8e année. — N° 348. 50 centimes. 12 Mai 1905. Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

Alger-Toulon

M. le duc Decazes

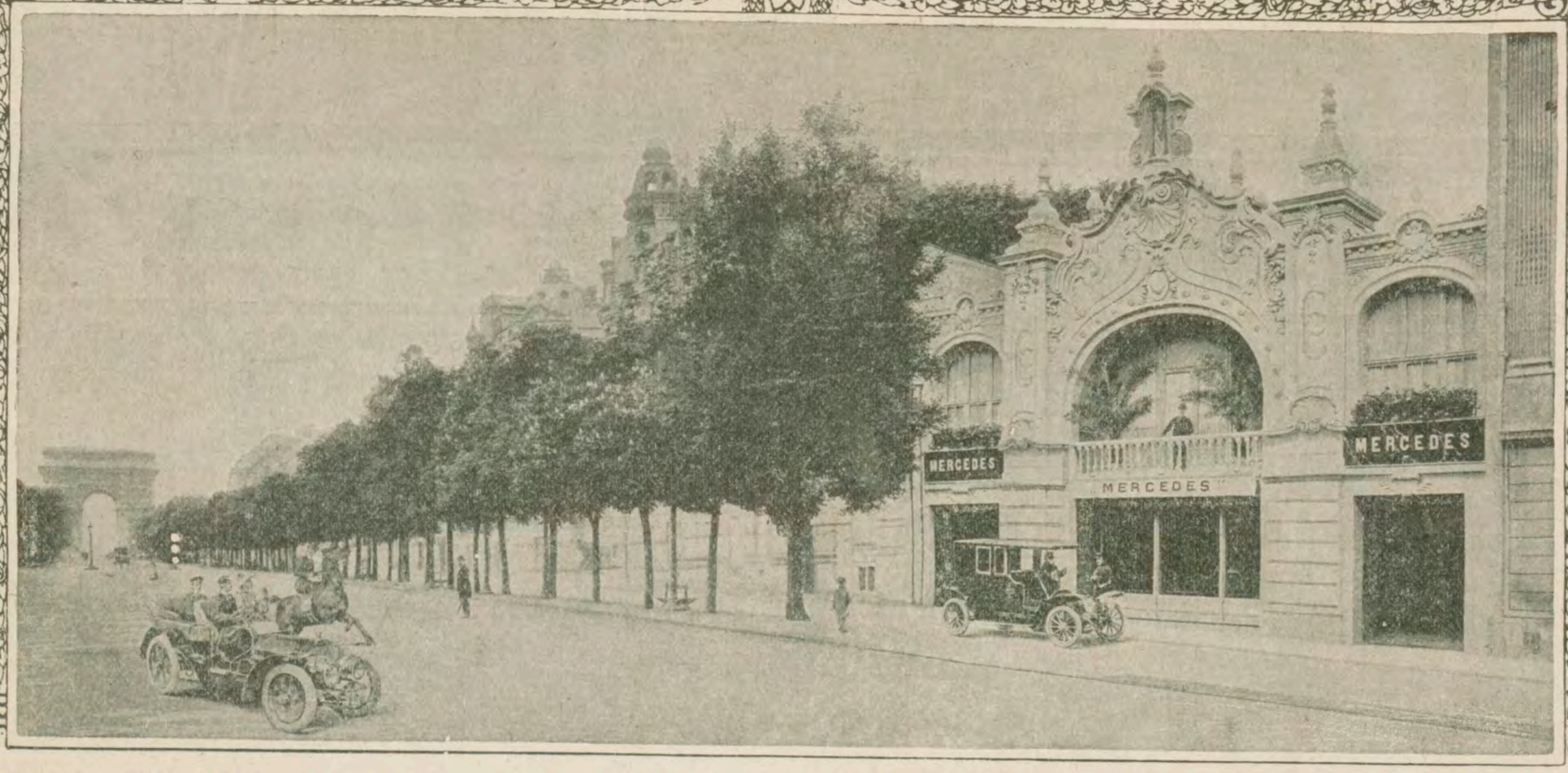
sur le pont de son yacht automobile le **Quand-Même.**

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout. — Femina.
Musica. — La Joie des enfants.
9 & 11, avenue de l'Opéra, PARIS

Abonnements
Paris et Départements. . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Téléphones : 280-56, 280-52, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Adresse Telegr: AMCHARLEY PARIS
Telephone 549-77 509-36

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld, 80, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot

— L'avantage du canot automobile tout en liège c'est que je peux me noyer, mais mon bateau ne se perdra pas.

La nouvelle orthographe.
— Fais-moi le plaisir de respecter ton père, galopin! Ton pere qui est le moteur de tes jours.

— Papa... dans ta jeunesse, tu ne jouais pas au foot-ball ?
— Non... les sports n'étaient pas organisés; nous passions notre temps à échanger des balles sans résultats.

— Parait qu'il y a une femme là-dessous!

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f,50

P. MÈRE DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.

franco en Gare: 5f,60.

EMBROCATION MÈRE

MOTRICINE

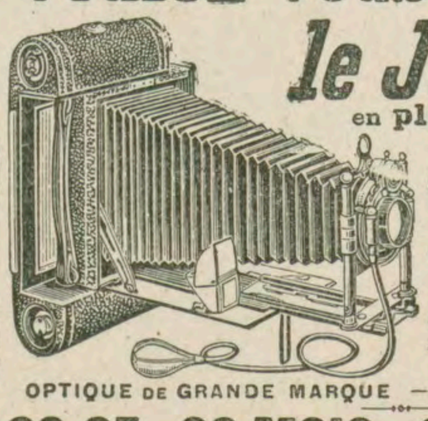
"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. TÉLÉPH.: 274-48; 274-28

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier: *Thyroïdine Bouty.* —

Voulez-vous Photographier le Jour et la Nuit ?

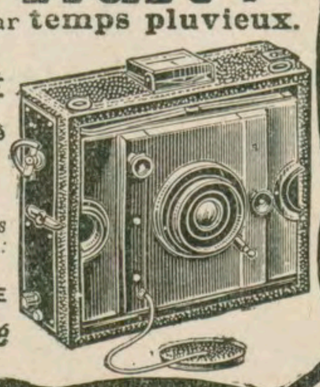
en plein soleil, à l'ombre, par temps pluvieux.



DEMANDEZ LE GRAND CATALOGUE ILLUSTRÉ gratis et franco à

J. GIRARD & Cie
Successeurs de E. GIRARD & A. BOITTE
46, Rue de l'Echiquier, PARIS

dans lequel vous trouverez des Appareils nouveaux résumant toutes les perfections:
MÉCANISME ADMIRABLE
OPTIQUE DE GRANDE MARQUE — LUMINOSITÉ INCOMPARABLE



20, 25 et 30 MOIS DE CRÉDIT *Meilleur Marché* de TOUT PARIS

BOUGIE A CLOCHE LUTHI
29, RUE BRUNEL — PARIS

PARFUM FLORAMYE
L. T. PIVER
PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 Fig.

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.

Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le nom.

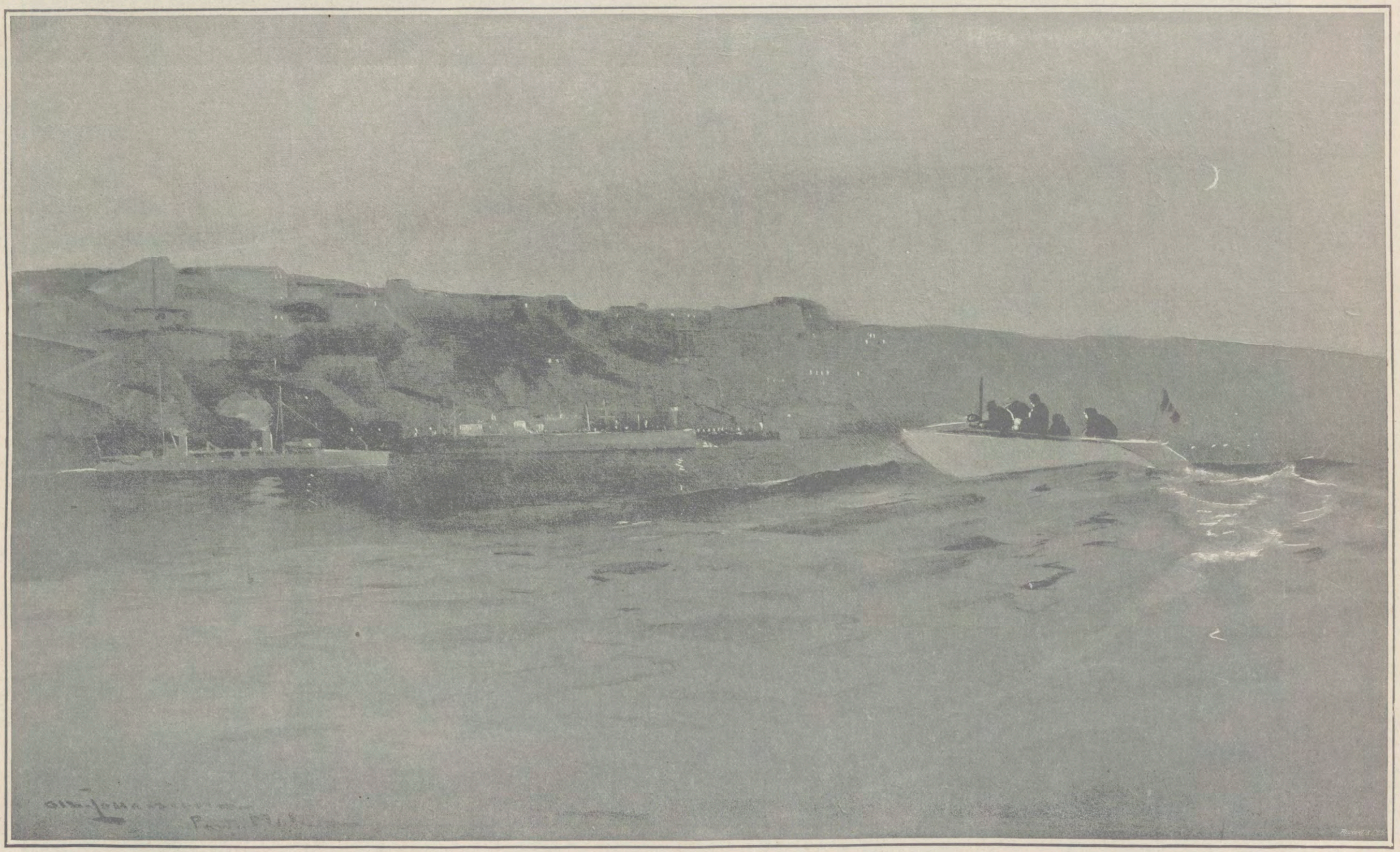
DIAMANT LERE-CATHELAIN

Seules Maisons de Vente
21, Boulevard Montmartre — 97, Boulevard Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu. Cubèbe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie: cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

ALGER - MAHON



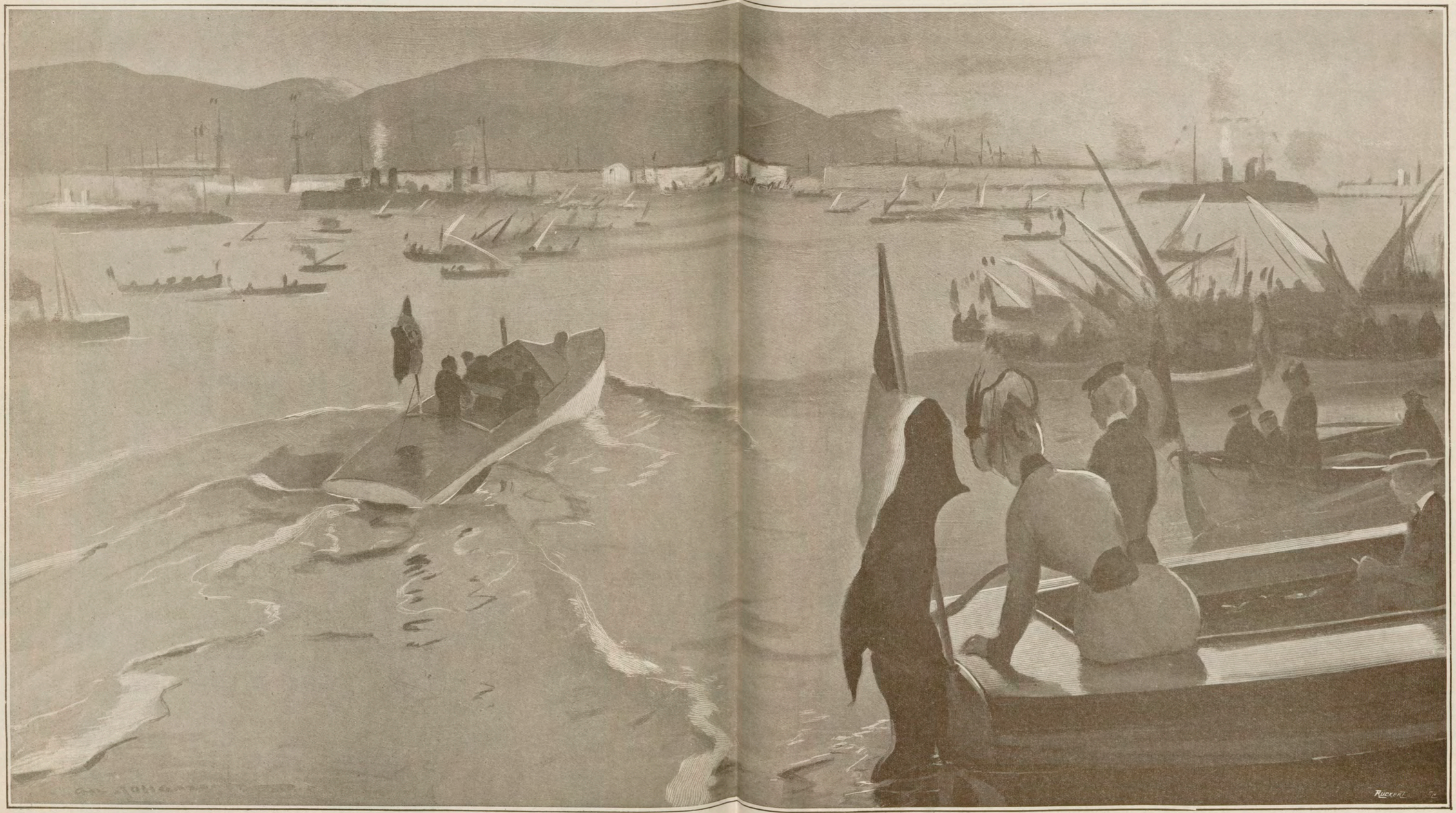
L'ARRIVÉE DU *FIAT X* A MAHON

Composition de notre envoyé spécial A. Johanson.

Non seulement la première étape, Alger-Mahon, s'est accomplie sans accident ni incident, mais elle est revenue au plus petit bateau de la course : le Fiat X, *un cruiser de 9 mètres. Renouvelant l'exploit de Marcel Renault dans Paris-Vienne, battant toutes les grosses voitures sur sa voiture légère, le* Fiat X, *au bout de deux heures, avait déjà 5 milles d'avance sur le reste du lot. Cette avance ne devait qu'augmenter, et il arrivait à Mahon, escorté des contre-torpilleurs* Arc *et* La Hire, *à 7 h. 15 du soir, battant de 3 h. 45 le* Camille, *de Mme du Gast.*

La Vie au Grand Air

ALGER-TOULON



LA RADE DE TOULON PENDANT LES FÊTES DE LA COUPE DE LA MÉDITERRANÉE

Composition de notre envoyé spécial A. Johanson

ALGER = TOULON

MADAME DU GAST EMBARQUANT A BORD DU *CAMILLE*

Après avoir brillamment conduit une voiture dans la course Paris-Madrid, Mme du Gast, passionnée de luttes sportives, devait venir au canot automobile. Elle ne se découragea pas de l'insuccès de la Turquoise *au Meeting de Monaco. Elle partait pour la croisière Alger-Toulon, pleine de confiance en son bateau, le* Camille, *et elle accomplissait une merveilleuse traversée, par une mer plutôt houleuse, arrivant, en pleine nuit, deuxième à Mahon.*

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

12 Mai 1905 — N° 348
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

S. M. LE ROI ÉDOUARD VII AU HARAS DE JARDY

S. M. le roi Edoucrd VII est un sportsman dans toute l'acception du terme. Tous les sports l'intéressent et il les a presque tous pratiqués. Il possède une importante écurie de courses et ses couleurs sont toujours représentées dans les grandes épreuves anglaises. Très préoccupé de l'élevage du pur sang, il a profité de son voyage à Paris pour visiter le haras et l'écurie d'entraînement de M. Edmond Blanc. Notre photographie représente Sa Majesté dans la cour du haras de Jardy, devant sa poulinière Nadaja qui vient d'être présentée à l'étalon Flying-Fox.

LE CHAMPIONNAT DU CHEVAL DE CHASSE

M. Keller sur *Alphonsine.* M. le lieutenant Petit sur *Raketamanque.* M Merlin sur *Godefroy*

Dans la forêt de Compiègne ✦ Avant le départ du deuxième parcours.

La Société de l'Etrier a fait, pour la seconde fois, courir son championnat du cheval de chasse. Le tracé en forêt, fort bien compris, se terminait devant les tribunes.

Les maîtres d'équipages se sont abstenus ✦ Le vainqueur fut un officier suivant les chasses du marquis de l'Aigle

LORSQUE, il y a quelques années, la Société Hippique Française eut l'excellente initiative d'inscrire à son programme une épreuve réservée spécialement aux chevaux de chasse, avec cette condition que chevaux et cavaliers devaient avoir suivi les laisser-courre d'un équipage, c'est à peine si elle put réunir une dizaine de concurrents, et un seul maître d'équipage, le marquis du Bourg, osa affronter les suffrages du public et du jury. Depuis deux ans, l'Etrier organise un championnat du cheval de chasse, et malgré le haut renom de la Société équestre que préside avec tant de compétence et « d'esprit hippique » le comte Maurice de Cossé-Brissac, c'est à peine si une dizaine d'équipages étaient représentés. Je m'étonne que les veneurs n'aient pas mieux répondu à l'appel de l'Etrier : le programme était très judicieux: 25 kilomètres en 75 minutes maximum, 15 kilomètres à allure libre et un examen de l'état des chevaux. L'an dernier, le règlement était plus sévère : 40 kilomètres en terrain varié et arrivée sur la piste de l'hippodrome d'Achères; cette année, c'est sur l'hippodrome de Compiègne qu'eut lieu l'arrivée.

Les deux premiers classés suivent les chasses du marquis de l'Aigle, elles sont des plus dures parmi celles des environs de Paris ; le troisième suit les chasses du duc de Chartres en forêt de Chantilly, le quatrième chasse avec l'équipage de Chazelles, le cinquième avec l'équipage du comte de Valon et le sixième avec l'équipage de MM. de Boutray et du Ganel, en Ille-et-Vilaine.

Le vainqueur, après l'arrivée sur le champ de courses de Compiègne.

C'est Joyeux Béarnais, *à M. le lieutenant de Vauchier, qui est le gagnant du Championnat.*

M. le lieutenant Petit dans le parcours sous bois.

Le lieut. Petit monte Raketamanque (3e *dans Bordeaux-Paris, organisé par la* Vie au Grand Air).

✦ Avec un règlement plus sévère, les concurrents ont mis un temps inférieur à celui de l'an dernier ✦ ✦ ✦ ✦ ✦

Deux des lauréats — en dehors du premier, Joyeux Béarnais, à M. de Pange, et que montait le lieutenant de Vauchier — méritent une mention spéciale. Ce sont Alphonsine, la gagnante de la section montée de notre raid Bordeaux-Paris, présentée par son propriétaire, M. Gustave Keller, et Raketamanque, seconde de cette même épreuve, montée également par son propriétaire, le lieutenant de cuirassiers Petit. Alphonsine et Raketamanque sont vraiment des « chevaux à tout faire », brillants sauteurs, trotteurs et galopeurs infatigables, ils ont aussi le type « hunter » français ; car, quoi qu'en disent les Anglais, nous avons chez nous d'aussi bons hunters que de l'autre côté de la Manche.

Malheureusement, les propriétaires et les veneurs ne les produisent pas dans les concours.

Peut-être aussi une autre époque — celle des chasses d'entraînement — aurait été préférable, et certains veneurs auraient choisi cette intéressante épreuve pour essayer leurs chevaux.

L'an dernier, pour couvrir les 40 kilomètres à allure libre, le vainqueur avait mis 1 h. 56 m., et cette année, le premier classé, y compris 16 m. de repos forcé, car il n'avait mis que 59 minutes pour les 25 premiers kilomètres, a mis pour les 40 kilomètres 1 h. 21 m., bien que les obstacles aient été fort durs, entre autres un contre-bas de 2 mètres d'un côté et de 1 m. 80 de l'autre. Ce qui prouve que l'allure imposée avait été bien calculée et que le règlement fait honneur au comité de l'Etrier.

PAUL MÉGNIN.

Les Chalets de " Tir aux Pigeons " au Bois de Boulogne.

AU CERCLE DU BOIS DE BOULOGNE

Le plus ancien cercle de tir aux pigeons est un cercle modèle
Habitués et habitudes — Le tir aux pigeons est un sport cher.

Le Cercle du Bois de Boulogne, ancien Cercle des Acacias, est le plus ancien des tirs aux pigeons de France et de Navarre. Il est plus connu des Parisiens sous la dénomination vulgaire de Tir aux Pigeons.

Situé dans un endroit facile à aborder, entre Suresnes et

M. Henri Journu.
Le gagnant des Grands Prix de Monaco, Spa, Florence, etc. préfère se placer un peu à gauche de l'échelle des handicaps.

M. le baron Gourgaud.
M. le baron Gourgaud vérifie soigneusement la charge de son fusil avant de tirer.

M. le prince Philippe de Caraman-Chimay.
M. de Caraman-Chimay, vainqueur dans le Prix des Myosotis, au moment d'abattre son treizième pigeon.

M. le baron Napoléon Gourgaud, président du Cercle.
A gauche d M. Napoléon Gourgaud se trouve l'échelle des handicaps.

l'allée de Longchamp, entouré de ravissantes pièces d'eau, ce Cercle peut être considéré comme le modèle de tous les tirs aux pigeons passés, présents et futurs. Les bâtiments, admirablement distribués, possèdent tout ce qui est susceptible de contenter les tireurs et leurs invités : salons de conversation, buffet, cabinets de toilette, vestiaire, magasins d'armes, remises à cartouches. Il est complété par des employés toujours prêts, sous les ordres du dévoué secrétaire M. Eckert, à satisfaire, à prévenir les moindres désirs des habitués et des visiteurs. C'est, de plus, l'endroit idéal pour respirer les bonnes senteurs des prairies et des bois environnants.

Le sport du tir aux pigeons, malgré ses répercussions que l'on entend de fort loin, et qui font arrêter et tressaillir les badauds, est un sport très sérieux, exigeant des personnes placées à proximité des concurrents un silence presque absolu. On ne doit y converser qu'à voix modérée, tout bruit insolite est fort mal vu ; au reste, ceux qui fréquentent habituellement ce noble séjour sont tous des gens de bonne compagnie, incapables de la plus légère incartade : membres du Corps diplomatique, des Cercles : Jockey-Club, Union, Rue Royale, Agricole. Union Artistique, Sporting-Club, et du Gun-Club de Londres.

Depuis quatre ou cinq ans, le baron Napoléon Gourgaud en est le président; il prêche d'exemple en assistant à presque toutes les réunions, en participant à presque toutes les poules, dont il est bien souvent le vainqueur ; ayant pour concurrents des tireurs aussi renommés, tels MM. Henri Journu, gagnant des Grands Prix de Monaco, Spa, Ostende, et, en dernier lieu, de Florence où il a empoché la jolie somme de 20.000 francs, à la barbe des tireurs italiens, anglais, autrichiens, espagnols, etc. ; Raymond Huet, Maurice Faure, comte Clary, prince Philippe de Caraman-Chimay, Roger de Barbarin, Plagino, comtes Henri et Louis d'Havrincourt, comte de Lambert, de Tavernost, Mac-Instoch, Drevon, comte de Poncins, baron Léon de Dorlodot, gagnant du premier Grand Prix sous l'empereur Napoléon III ; Maurice Bucquet, Robinson, prince Joseph de Chimay, Pierre Perrier, comte Raoul de Quelen, Delaroche-Vernet, etc., sans oublier le comte du Taillis et le baron Robert Gourgaud, frère du président.

Les manières dont certains de ces tireurs préparent leur coup de feu sont sujettes à pas mal d'observations plus ou moins malignes de la part de l'assistance : les uns font aller leur fusil, avant de tirer, de droite à gauche, de gauche à droite ; les autres le lèvent vers le ciel comme s'ils voulaient tirer aux étoiles ; d'autres tiennent la crosse appuyée sur la hanche, sur la poitrine ; d'autres, enfin, épaulent tout de suite, laissent l'arme immobile, ne la déplaçant que pour tirer quand la boîte s'ouvre et que le pigeon s'envole.

Le tir aux pigeons est un sport cher, les droits d'entrée aux poules varient de 100 francs à 5 francs, plus les pigeons lâchés, tués ou non, plus les frais de cartouches, le gagnant d'une poule à 100 francs d'entrée, si le nombre des tireurs est assez considérable, peut mettre dans son portefeuille trois ou quatre billets de mille, mais cela n'arrive pas souvent.

Croyez-moi, faites-vous inviter par un membre du Cercle du Bois de Boulogne le jour d'une grande poule ; vous n'aurez pas perdu votre journée.

GUSTAVE VOULQUIN.

M. Raymond Huet.
M. Raymond Huet, deuxième du Prix des Myosotis au moment où, malgré la pose correcte avec laquelle il tire, il manque son dernier pigeon, par une pluie battante.

ALGER = TOULON

Mercédès-Mercédès. *Héraclès.* *Fiat.* *Mercédès C. P.*

A ALGER — LES CANOTS DANS LE BASSIN

Rangés à quai, les concurrents de la Coupe de la Méditerranée terminent leurs derniers préparatifs.

Le mauvais temps a retardé d'un jour le départ de la croisière Alger-Toulon. Cette belle épreuve, merveilleusement organisée par le *Matin*, a réuni sept partants, l'élite des grands canots automobiles, depuis le *Mercédès-Mercédès* et le *Quand-Même*, véritables yachts, le *Camille* et le *Mercédès C. P.*, grands racers spécialement construits pour cette course, jusqu'au *Fiat X*, petit cruiser de 9 mètres. Celui-là même devait être le vainqueur de la première étape, Alger-Mahon, faussant compagnie aux autres canots deux fois plus grands que lui.

ALGER - TOULON

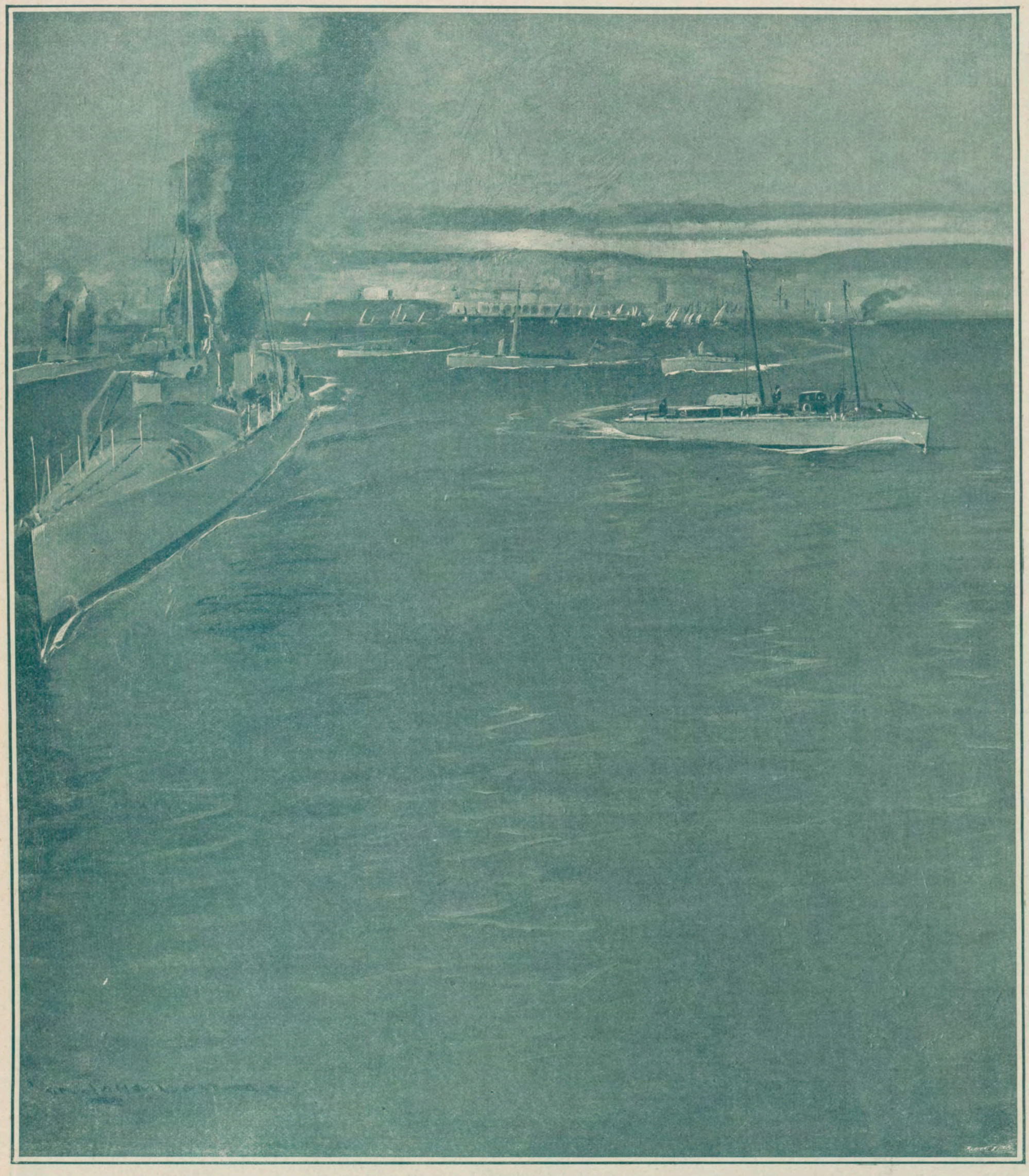
La Vie au Grand Air

LE *MALGRÉ-TOUT* RALLIANT ALGER A LA VOILE

Les concurrents de la Coupe de la Méditerranée ont gagné Alger par des moyens différents. Les uns y sont venus comme de simples colis, embarqués sur des transports, d'autres à la remorque. Un seul, le Malgré-Tout, *y est arrivé par les seuls moyens de son bord. Le* Malgré-Tout *est un ancien voilier de 20 tonneaux, gréé en yawl et muni d'un moteur de 150 chevaux. Peu après son départ de Mahon, un accident du moteur forçait l'équipage à hisser la voilure pour mettre le cap sur Alger, où il parvenait après une traversée nocturne assez mouvementée.*

Composition de notre envoyé spécial
A. Johanson

ALGER - TOULON



Camille | *Fiat X* | *Mercédès-Mercédès* | *Mercédès C. P.* | *Quand-Même*

LE DÉPART DANS LA RADE D'ALGER

Le 7 mai, à 6 heures du matin, le départ est donné aux sept canots qui vont traverser la Méditerranée par un beau temps et une mer assez dure. Ils se dirigent vers les torpilleurs qui doivent les escorter en restant à 100 *mètres sur leur droite. Au premier plan, l'*Arbalète *se prépare à convoyer le* Quand-Même.

LE PRIX LA ROCHETTE

Val-d'Or. Coffre-fort.

LA RENTRÉE DE *VAL-D'OR*, LE VAINQUEUR

La présence de Val-d'Or avait réduit à 5 partants le champ du Prix La Rochette (30.000 fr.—2.200 m.). L'excellent cheval de M. Ed. Blanc a continué la série ininterrompue de ses victoires. Prenant la tête au départ, il a véritablemen joué avec ses adversaires. Les autres concurrents n'ont pas réussi à le faire galoper un moment ; ils se sont contentés d'engager une lutte sévère pour la place, qui en valait du reste la peine, l'allocation se montant à près de 5.000 francs.

Val-d'Or est un des trois Flying-Fox qui n'ont jamais connu la défaite ; faire un choix dans les trois cracks : Adam, Jardy et Val-d'Or, est aussi malaisé que de trouver parmi les trois ans anglais ou français quel pourra être le « tombeur » d'un des grands cracks de M. Edmond Blanc. Au point de vue esthétique, Val-d'Or — dont la mère, Wandora, a déjà donné à M. Edmond Blanc Vinicius — est peut-être moins séduisant qu'Adam, mais il est plus imposant ; il ressemble à un cheval de six ans et donne l'impression d'un cheval de course de premier ordre ; il est même plus fort dans son dos et dans son rein que Flying-Fox lui-même. C'est lui qui, sans doute, représentera les couleurs de M. Edmond Blanc dans le Derby d'Epsom ; de l'avis de S. M. Edouard VII, qui s'y connaît en chevaux, il produira une meilleure impression que Gouvernant, et puisque les chevaux français ont l'habitude de laisser une partie de leurs moyens dans la traversée de la Manche, Denman prendra ses mesures pour envoyer Val-d'Or quelque temps à l'avance, pour qu'il puisse se remettre de son voyage.

LA FOIRE AUX CHEVAUX DE MUNICH

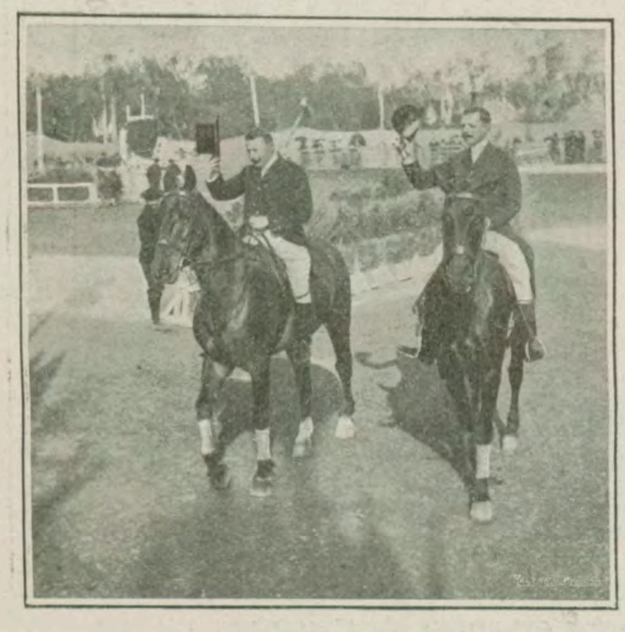
Notre photographie représente la distribution des prix qui a suivi la 23e foire annuelle aux chevaux de Munich. Cette cérémonie était présidée par le prince régent Huitpold de Bavière. Avant d'aller recevoir leurs récompenses, les propriétaires font défiler les animaux primés et les spectateurs peuvent admirer quelques jolis échantillons des bêtes élevées en Bavière.

La distribution des récompenses à la foire aux chevaux de Munich.

La plupart des grandes foires aux chevaux d'Allemagne sont de véritables concours hippiques; l'essai est, du reste, tenté en France, où dans certains grands centres d'élevage, à Tarbes par exemple, lors de la foire annuelle, un jury mi-partie désigné par les syndicats de la région, mi-partie par les éleveurs, attribue aux plus jolis modèles des primes en argent, qui augmentent la valeur du cheval primé; le vendeur et l'acheteur y trouvent leur profit.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE MENTON

La saison sportive a été particulièrement brillante cette année sur la Côte d'Azur, et si les manifestations auto-nautiques ont emporté l'intérêt général, ça ne veut pas dire que le sport hippique fut délaissé. La quinzaine des courses fut



Le salut au Jury, avant les Prix couplés au Concours hippique de Menton.

très brillante, et en fin de saison, le Concours hippique de Menton, qui a eu lieu les 23, 24, 25 et 26 avril, a réuni les principaux cavaliers en villégiature sur la Riviera.

Le championnat de la barre a été gagné par Black-Flye, à M. Leclerc, et Jubilee, à M. Riant, *ex æquo*. Jubilee avait également gagné la Coupe civile.

KRAMER A SAINT-CLOUD

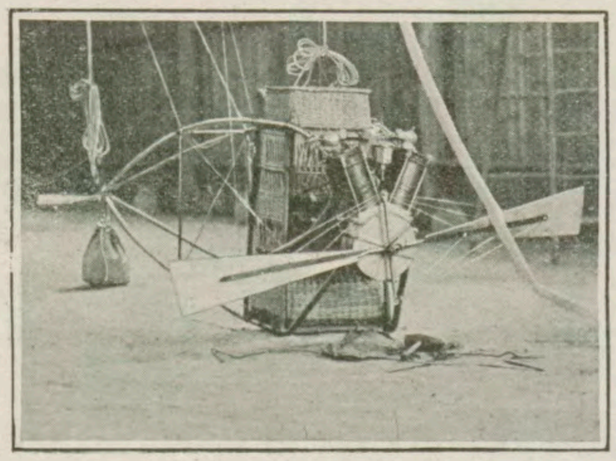
Le lundi est généralement le jour de repos pour les coureurs cyclistes. Après les réunions de la veille, ils se permettent une courte trêve et interrompent pour une après-midi leur entraînement.

J. Reiff. Kramer. O'Connor. Mac Lean.

Jockeys et coureurs américains aux courses de Saint-Cloud.

Kramer et Mac Lean ont profité de la circonstance pour filer aux courses de Saint-Cloud risquer quelques louis sur la chance problématique d'un outsider. Leurs compatriotes, les jockeys Reiff et O'Connor les ont pilotés dans le paddock et leur ont expliqué toutes les finesses du sport hippique.

LE *SANTOS-DUMONT* N° 14



La nacelle du *Santos-Dumont n° 14.*

Santos-Dumont prépare pour la saison un nouveau dirigeable, le *N°* 14, dont l'appareillage est à peu près terminé. Il mesure 39 mètres de long et 3 m. 50 de diamètre, et la nacelle est suspendue à 7 mètres au-dessous du ballon.

Un moteur de 14 chevaux actionne une hélice de 1 m. 72.

DE LONDRES AUX ILES SHETLAND

Le cruiser anglais *Napier-Major*.

Le *Napier-Major*, canot de 14 mètres, muni d'un moteur de 24 chevaux, a accompli un raid remarquable, de Londres aux îles Shetland, environ 1.100 kilomètres. Une telle traversée, à cette époque de l'année, prouve les incontestables qualités marines du *Napier-Major*.

SIX MILLE GYMNASTES A BORDEAUX

M. Berteaux, ministre de la Guerre, a présidé le 23 avril, à Bordeaux, la 31e fête fédérale de gymnastique.

6.000 gymnastes ont défilé devant le ministre de la Guerre, entouré des notabilités locales.

Un grand nombre de sociétés étaient représentées, tant étrangères que françaises, et les sociétés bordelaises, qui comprenaient 4.000 sociétaires.

Le concours de barre fixe à la fête fédérale de gymnastique.

ont été applaudies sur les Quinconces.

Le tournoi international a été gagné par l'équipe française, suivie de l'équipe hollandaise et de l'équipe belge.

Le Prix Carnot, attribué au champion individuel, est revenu à M. Latie, de la société le Patriote Limousin, et le Prix Félix-Faure à M. Benamou, de la société la Concorde d'Oran.

Cette manifestation sportive a été clôturée par une très brillante fête de nuit.

UNE PAULINE AUTOMOBILE

Tous les Parisiens connaissaient les immenses chars à bancs qui promenaient à travers les rues de Paris les touristes anglais, de monuments en monuments.

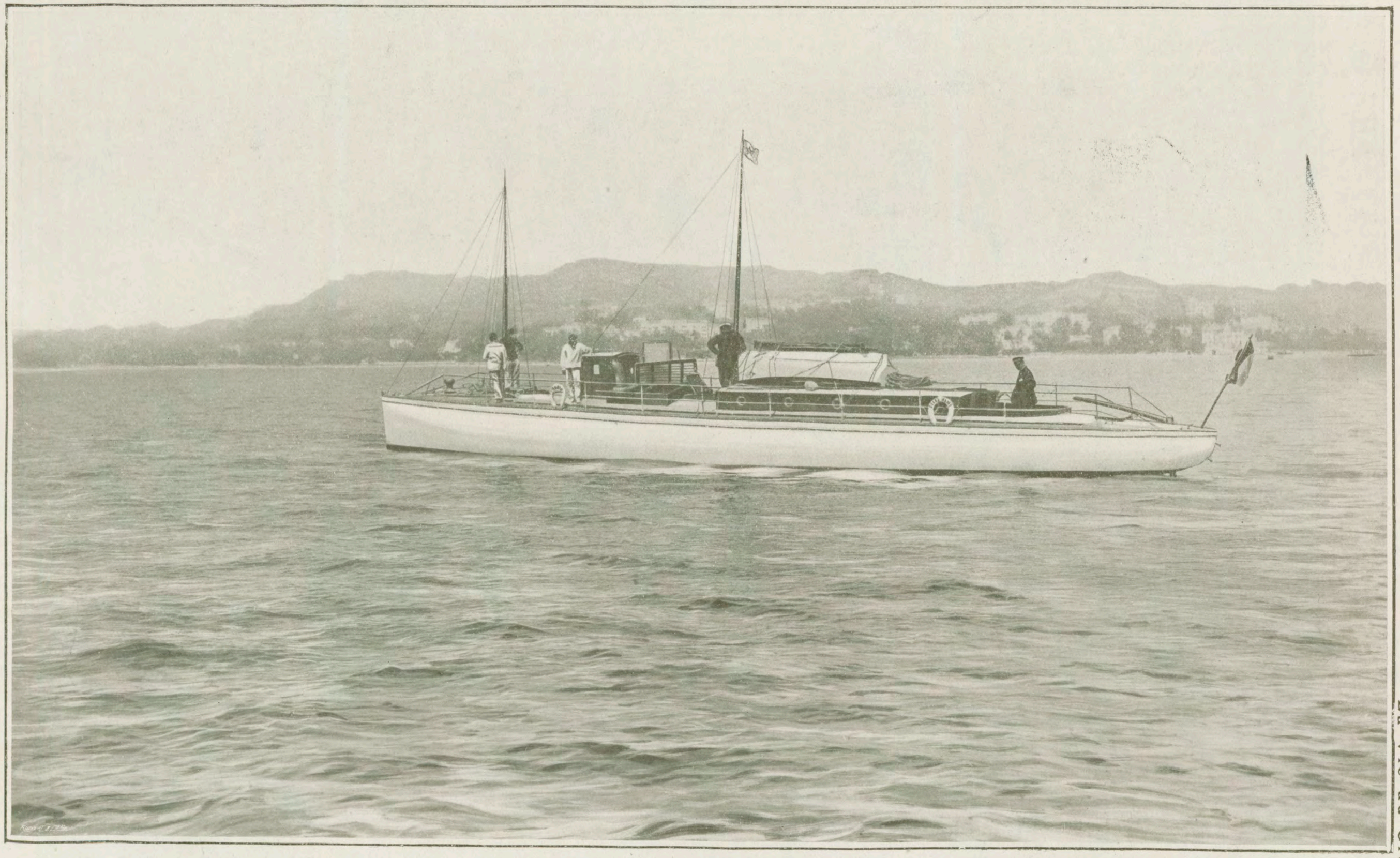
Aujourd'hui, les paulines sont devenues automobiles et on les voit circuler dans Paris chargées

La voiture automobile qui conduit dans Paris les touristes d'une agence de voyages.

de voyageurs. Le moteur, de fabrication anglaise, fait 20 chevaux et la voiture peut arriver assez facilement à la moyenne de 20 kilomètres à l'heure.

Pour supporter le poids formidable du châssis et de la carrosserie, on a établi les roues d'arrière d'après un système tout nouveau. La jante est double et elle a deux bandages pleins parallèles. Il est curieux de constater que ce soient des omnibus automobiles de construction anglaise qui circulent les premiers d'une façon presque régulière dans les environs de Paris.

ALGER - TOULON



LE *QUAND-MÊME*

Le Quand-Même, *au duc Decazes, est un des véritables cruisers automobiles construits pour la Coupe de la Méditerranée. Il a une longueur de 22 mètres et est actionné par 2 moteurs de 130 chevaux. Le* Quand-Même *n'a pas pris part au meeting de Monaco, mais, convoyé par le grand yacht du duc Decazes, la* Velléda, *il a fait brillamment, avant la course, la traversée Toulon-Alger.*

La Vie au Grand Air

AU RACING CLUB DE FRANCE

LA DERNIÈRE HAIE DU 110 MÈTRES

Dans un match disputé, en juin 1902, entre le Racing Club de France et les South London Harriers, l'épreuve de 110 mètres revint à Klingelhœfer, champion de France du 110 mètres haies, représenté au centre de la photographie sautant la dernière haie devant Gowing et Densham, des South London Harriers, qu'il battit facilement sur le plat. Densham est le gagnant de la Coupe de Londres 1904 (quart de mille).

M. MAX DÉCUGIS

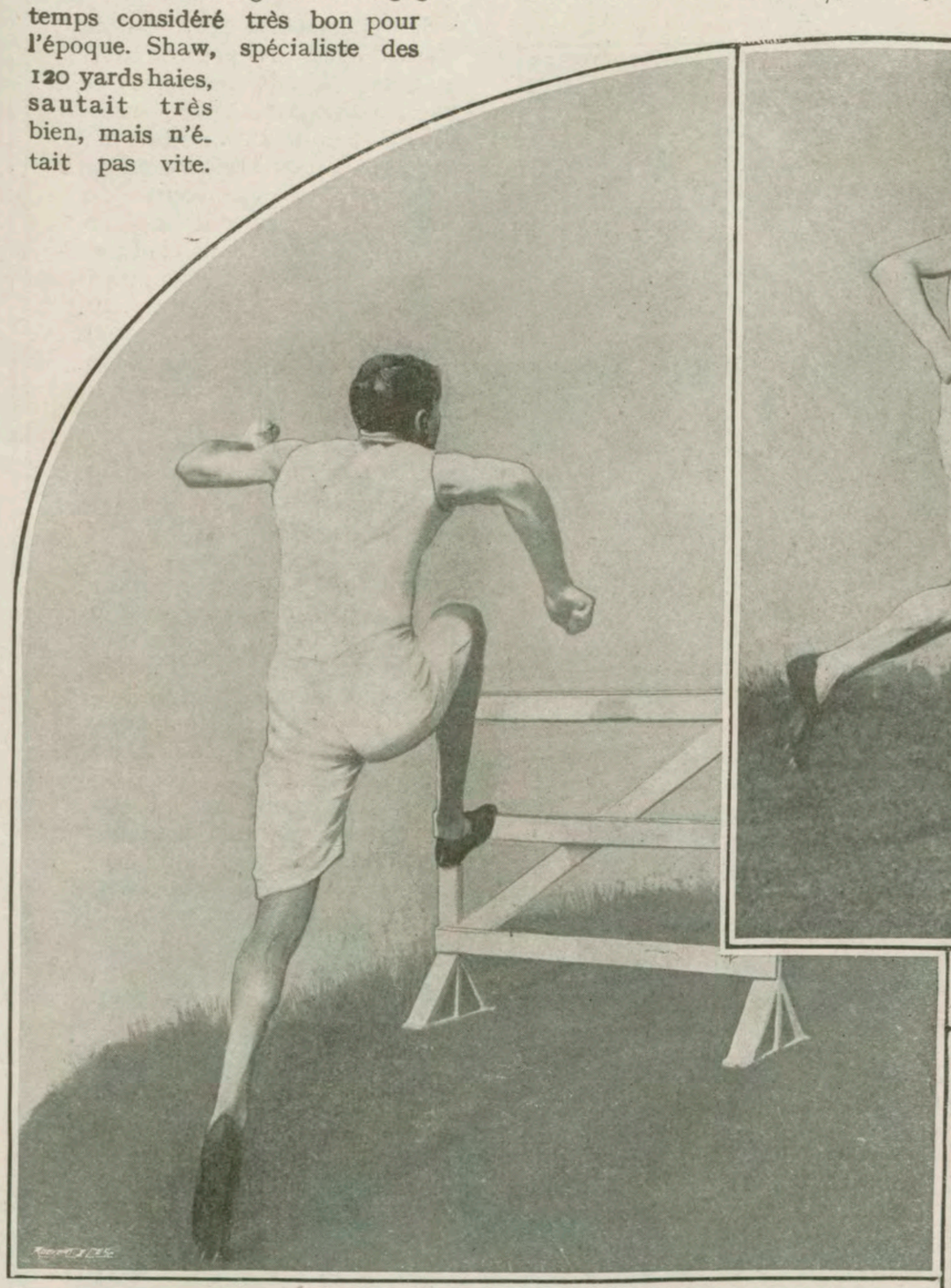
M. MAX DÉCUGIS, CHAMPION DE FRANCE DE TENNIS

M. Max Décugis, souffrant, n'a malheureusement pas pu prendre part aux derniers tournois du Tennis-Club de Paris. Le fait est d'autant plus regrettable que, champion de « Courts Couverts » d'Angleterre en 1904, Max Décugis était tout désigné pour y triompher.

LE 110 MÈTRES HAIES

La plus difficile des épreuves de course à pied ⁄ Une course mathématique : les haies doivent être franchies dans la foulée ; le nombre d'enjambées entre les haies doit être impair ⁄ Difficulté d'acquérir un bon style de 110.

C'est dans ces dernières années que le record des 120 yards haies a atteint des limites difficiles à approcher. En 1886, à la réunion internationale du Racing Club, G.-B. Shaw, des Ealing Harriers, gagne le 110 mètres en 18 s. 2/5, temps considéré très bon pour l'époque. Shaw, spécialiste des 120 yards haies, sautait très bien, mais n'était pas vite.



Premier mouvement du saut de la haie.
En arrivant sur la haie, à environ 1 mètre, le coureur s'enlève sur la jambe gauche (il peut sauter indifféremment sur le pied droit ou gauche).

Depuis cinq ans, les Américains ont entraîné sur les haies des hommes capables de courir très vite les 100 mètres plat, et le record est descendu au temps incroyable de 15 s. 1/5 par Kraenzlein, de l'Université de Pensylvanie. Les Anglais suivirent l'exemple et avec Paget Tomlinson, de Cambridge, et Garnier, d'Oxford, parcoururent les 120 yards dans le temps excellent de 15 s. 4/5. Le record français appartient depuis le mois de juin à A.-C. Klingelhoefer en 16 s. 3/5.

Le 110 mètres haies est sinon la plus intéressante, du moins la plus jolie des distances classiques de course à pied : 110 mètres correspondant exactement aux 120 yards ; dix haies de 1 m. 6, distantes de 9 mètres ; 14 mètres de plat au départ, 15 mètres à l'arrivée.

La grande difficulté résulte évidemment du fait que les haies étant très rapprochées, le coureur ne peut reprendre d'élan entre les haies.

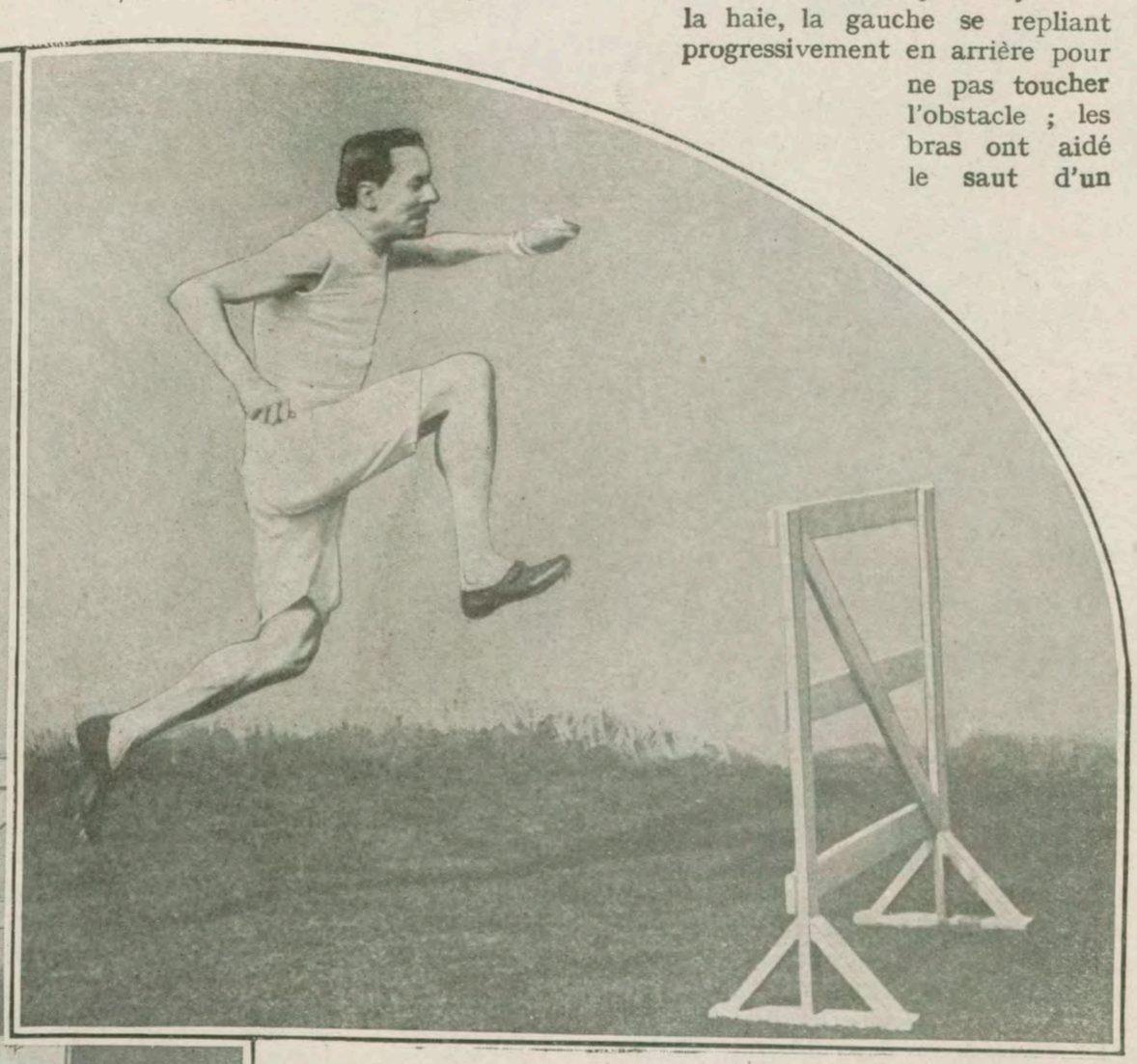
La première condition, c'est de bien sauter, et, ici, bien sauter veut dire franchir l'obstacle le plus rapidement possible, sans marquer un arrêt avant le saut, et se trouver naturellement dans son allure après l'obstacle.

Une seule méthode s'impose : franchir la haie dans la foulée, c'est-à-dire enjamber la haie sans changer l'allure de la course.

Avant d'en entreprendre la description, je mettrai le novice en garde contre une méthode de saut plus facile au début, le saut à cloche-pied qui ne donne aucun résultat.

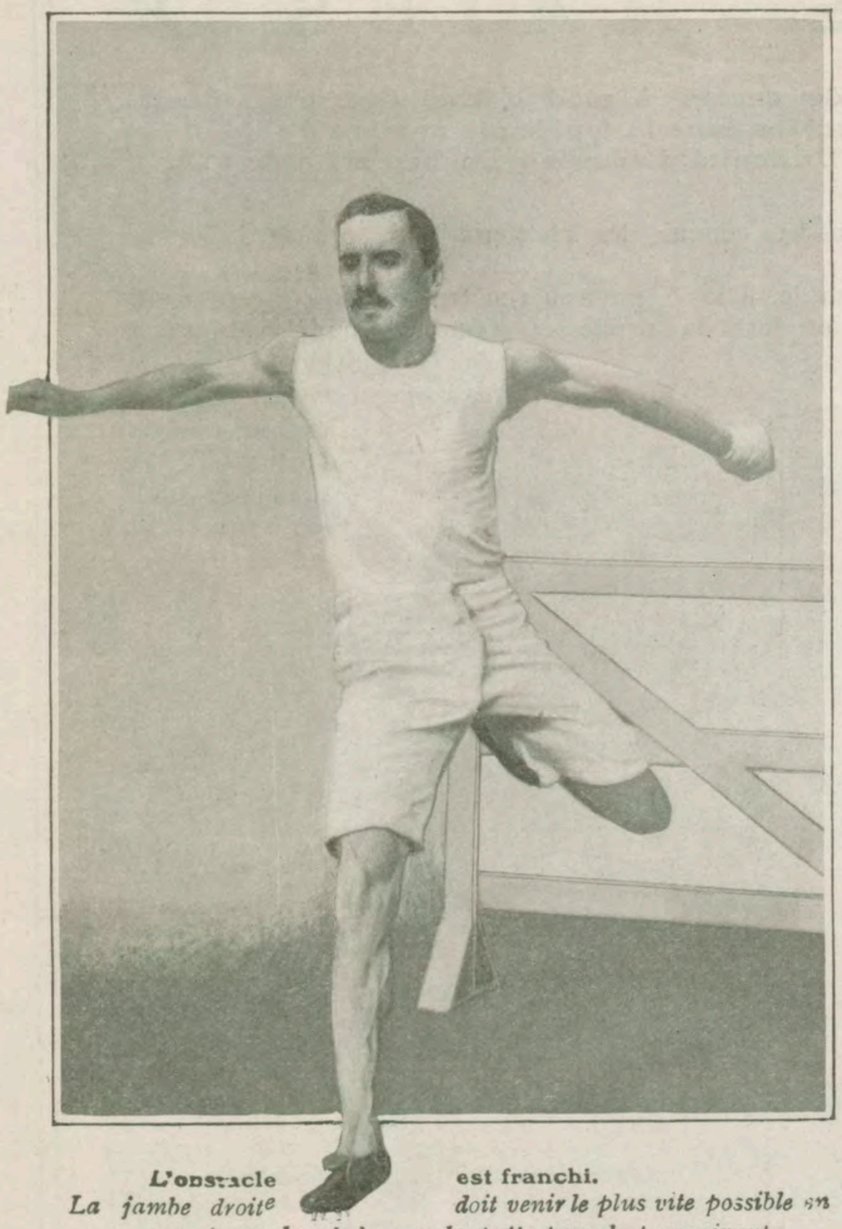
Le coureur saute indifféremment, le pied droit ou le gauche en avant. Supposons-le, comme les photographies, sautant la jambe droite en avant.

En arrivant sur la haie, à environ 1 mètre, le coureur s'enlève sur la jambe gauche et jette la droite en avant comme pour enjamber la haie, la gauche se repliant progressivement en arrière pour ne pas toucher l'obstacle ; les bras ont aidé le saut d'un



Deuxième mouvement du saut.
Le coureur jette la jambe droite en avant comme pour enjamber la haie.

Le dernier mouvement du saut.
La jambe gauche s'est repliée progressivement pour ne pas toucher l'obstacle : les bras ont aidé le saut d'un mouvement violent ; la haie franchie, le pied droit se jette en avant, pour reprendre contact avec le sol.



L'obstacle est franchi.
La jambe droite doit venir le plus vite possible en contact avec le sol, la gauche prête pour le pas suivant.

Le 110 mètres haies est véritablement une épreuve difficile; peu d'hommes y ont réussi sans s'y être spécialisés, et c'est surtout en Amérique que les coureurs de 110 mètres ont atteint la réelle perfection. Régularité mathématique dans les foulées, et dans le saut, minimum d'effort, maximum de vitesse.

Comment expliquer cette supériorité écrasante, non pas des Anglo-Saxons, mais des Américains? J'en ai en vain cherché la raison dans les manuels d'entraînement; de vagues préceptes, aucune indication précise sur la manière de sauter. En parcourant la liste des championnats nationaux, je fus étonné de voir que lorsque Kraenzlein cesse de les disputer, les temps redeviennent presque mauvais; Kraenzlein, en 1898, gagne dans le temps record de 15 s. 1/5, en 1899, en 15 s. 4/5; Walter Fisch, en 1901, en 16 s. 1/5, et, en 1902, Hartfield, du New-York A. C., en 17 s. 4/5; dans les Championnats français, il faut remonter en 1895 pour trouver un temps aussi mauvais (Pontié, en 18 s. 1/5). Donc, quelques hommes spéciaux seuls semblent supérieurs aux champions du vieux continent. Ce sont les athlètes formés dans les Universités qui d'ailleurs cessent de courir dès leur sortie de l'Université, les clubs de courses à pied étant peu considérés. Ces « Universitaires » sont à un régime spécial pendant quatre ans, couchés à heure fixe, surveillés à tout instant par leurs camarades qui doivent dénoncer leurs écarts de régime, et c'est ainsi, par un état physique général merveilleux de santé et non pas par des secrets d'entraînement, que nous voyons ces performances extraordinaires.

Pour finir, un conseil: ne pas se décourager; le 110 mètres est une course difficile, mais la moins décevante pour les spécialistes, car les qualités physiques n'y jouent pas le premier rôle, et lorsqu'on est parvenu au premier rang, on le conserve longtemps.

A.-C. KLINGELHOEFER,
champion de France
1899, 1901, 1902, 1903, 1904

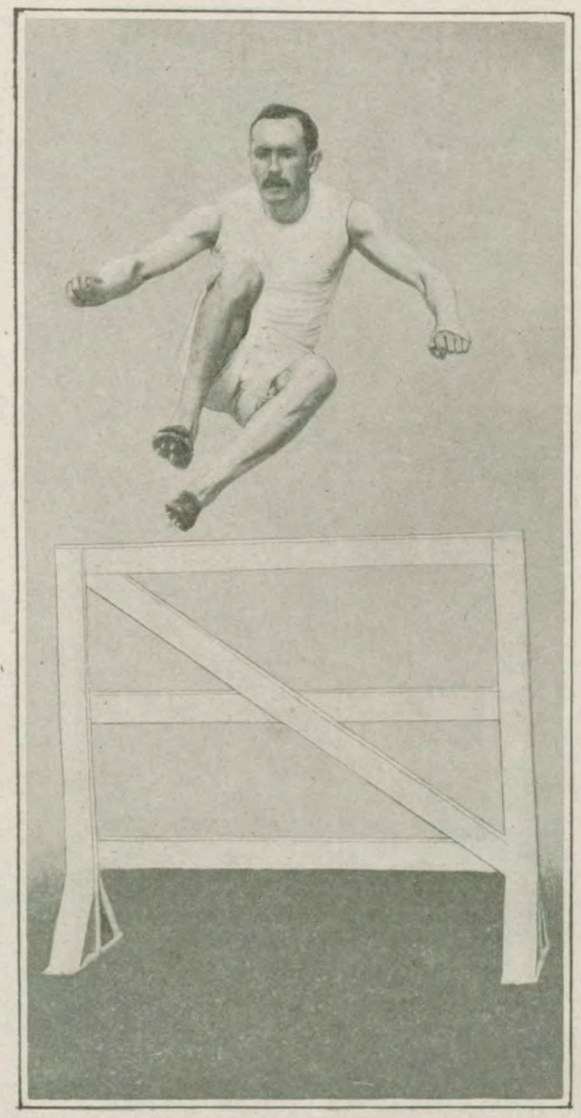
Départ du 110 mètres haies.
Se prend comme départ ordinaire pour une course de vitesse.

mouvement violent. L'obstacle franchi, la jambe droite doit venir le plus vite possible en contact avec le sol, la gauche prête pour le pas suivant.

La deuxième difficulté résulte de la grande proximité des haies; le coureur sautant la haie toujours du même pied devra faire un nombre impair de foulées entre deux haies. Il doit en faire trois.

Il saute la jambe droite en avant, retombe sur le pied droit, fait trois grands pas et se trouve de nouveau sur le pied gauche pour franchir l'obstacle suivant, la jambe droite en avant.

Ce n'est que par une longue pratique que l'on y parvient, car le coureur dans les débuts perd son élan sur la haie et n'est plus capable de franchir en trois pas l'espace de 7 mètres compris entre une haie et la place d'où il s'enlève pour franchir la suivante.



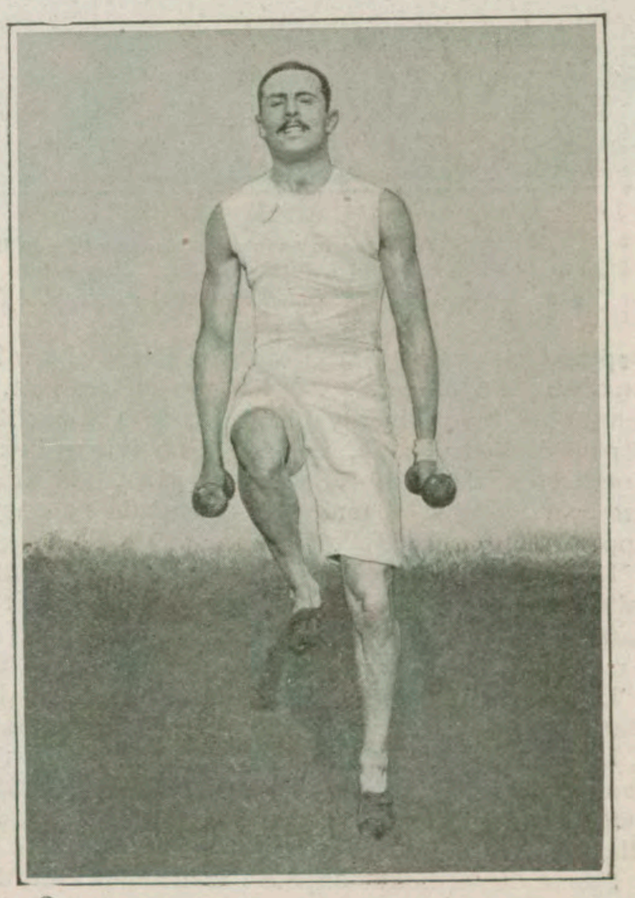
Le mauvais saut du 110 mètres.
Le saut à cloche-pied, plus facile au début, doit être évité; il ne donne aucun résultat.

Il commencera donc à s'entraîner avec de petites haies qu'il sautera facilement, sauter au ras de la haie sans craindre de taper dedans au besoin; acquérir un bon style avant de s'engager dans une course où le désir de gagner vous empêche de franchir correctement la haie.

Pour arriver du bon pied sur la première haie, placer, au départ, en avant la jambe qui doit enjamber la haie; après la neuvième foulée, on arrive sur l'obstacle pour sauter.

Si l'entraînement est simple et relativement peu fatigant, il nécessite une grande méthode. Les mauvaises habitudes se contractent facilement et il est difficile de s'en débarrasser. Comme le saut doit être fait après trois foulées, il est nécessaire d'arriver à franchir l'obstacle automatiquement, il faudrait y parvenir sans avoir besoin de s'inquiéter de la place où est la haie.

Un bon coureur de 110 mètres est une machine parfaitement réglée et mise au point, et certains arrivent à des foulées tellement semblables qu'en faisant plusieurs fois le même parcours leurs pieds tombent aux mêmes endroits qu'antérieurement. C'est cette régularité qu'il faudra réaliser.



L'entraînement du 110 mètres.
Une partie de l'entraînement consiste à se fortifier les bras par la pratique des haltères et à sauter sur place avec ces haltères.

LE TOUR DE FRANCE POUR MOTOCYCLETTES

Giuppone.
Le petit Italien Giuppone, recordman du monde du kilomètre, enlève cette première journée sur sa Peugeot (150 *points*).

Tiercelin.
Tiercelin, sur sa motocyclette Alcyon, est second à un point du premier (*aussi régulier dans son parcours que lui*).

Cissac.
Cissac, quatrième, sur sa Peugeot, avec 147 *; remarquons que les quatre premiers se suivent à un point près.*

Van Hooydonk, le seul tricar de l'épreuve.
Van Hooydonk est premier de sa catégorie, motocyclette avec avant-train ou remorque, sur sa Phœnix-Trimo (*Londres*).

LA PREMIÈRE ÉTAPE (PARIS-DIJON)

Cette importante épreuve a été organisée par l'Autocycle-Club et les *Sports*. Elle consiste en un immense circuit, faisant traverser 426 villes et 30 départements à une véritable petite armée de motocyclistes. L'itinéraire complet (par Lyon, Marseille, Toulouse, Orléans) comporte 9 étapes, dont la plus forte ne compte pas moins de 320 kilomètres. Toute la France pourra admirer au passage ces merveilleux petits engins d'endurance et de vitesse. Les organisateurs de ce concours n'avaient qu'une crainte : la tenue de la motocyclette sur la route mouillée. Il a plu la première journée, et, néanmoins, la plupart des concurrents ont eu le maximum des points.

LA COUPE DES PYRÉNÉES

M. Ruau, ministre de l'Agriculture, membre du Comité d'Honneur de la Coupe des Pyrénées.

ORGANISÉE par la *Dépêche de Toulouse*, avec la collaboration de la *Vie au Grand Air*, la Coupe des Pyrénées aura lieu du 20 au 27 août 1905.

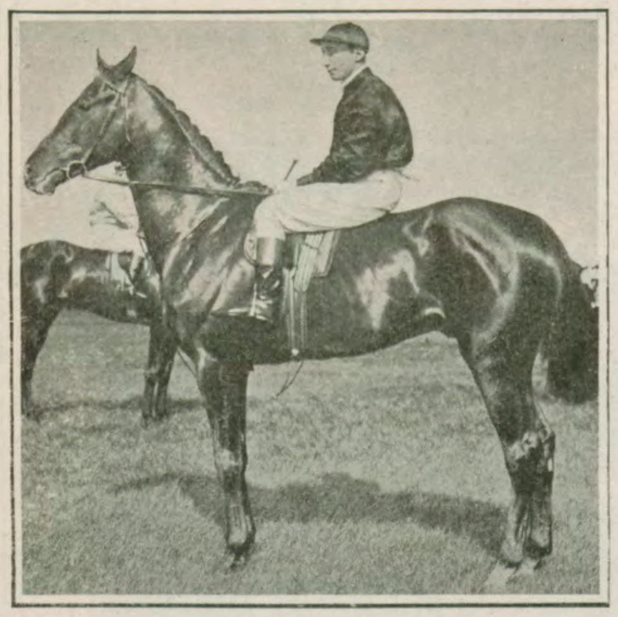
Le règlement complet de cette magnifique épreuve de tourisme, organisée avec un soin jaloux par nos confrères de la *Dépêche* et notre collaborateur M. Tampier, vient de paraître.

Nous l'enverrons à toute personne nous en faisant la demande et joignant à sa lettre 0 fr. 15 pour la réponse.

La Coupe des Pyrénées est placée sous le haut patronage d'honneur de cinq ministres et d'un sous-secrétaire d'Etat.

C'est dire le retentissement énorme qu'elle doit avoir dans toute la France. Elle a déjà l'approbation la plus complète dans le monde automobile.

LES 2.000 GUINÉES A NEWMARKET

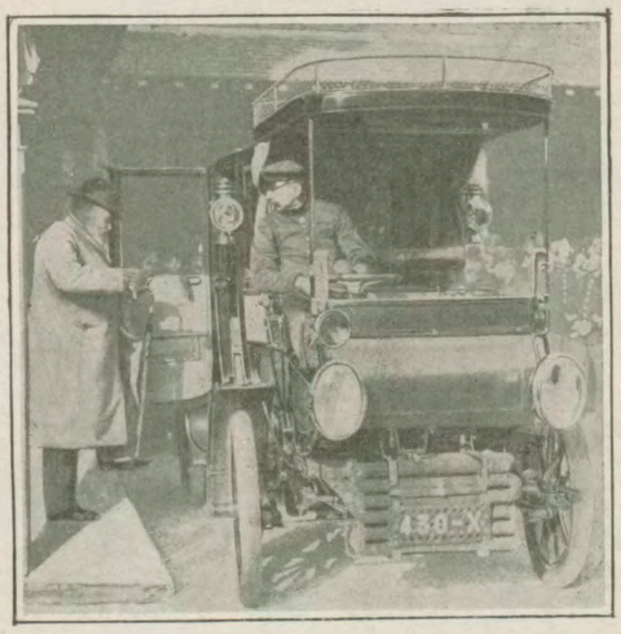


Vedas, gagnant des 2.000 Guinées, à Newmarket.

LE ROI D'ANGLETERRE A PARIS

PROPRIÉTAIRE d'une des plus importantes écuries de courses anglaises, le roi Edouard n'a pas voulu passer à Paris sans assister à une réunion.

Parti le matin de Paris, dans l'automobile du marquis de Breteuil, il allait à Jardy, où M. Edmond Blanc lui faisait les honneurs de son haras ;



Le roi Edouard VII montant en automobile.

après avoir déjeuné à Versailles, le roi allait voir disputer à Saint-Cloud le prix le Roi-Soleil et, à l'issue des courses, il visitait l'établissement d'entraînement de la Fouilleuse, avant de retourner à Paris, toujours en automobile.

Les 2.000 Guinées à Newmarket

LE 3 mai, a été courue, à Newmarket, l'épreuve des *deux mille guinées*. C'est Vedas, poulain par Florizel II et Agnostic, appartenant à M. de Wend-Fenton et monté par H. Jones, qui a battu facilement Signorino.

Vedas n'était pas très demandé par les parieurs, malgré d'excellentes performances antérieures, et il était parti à 11/2.

Le Championnat de Football du Roussillon

LE Challenge Dubonnet, championnat annuel de football rugby du Roussillon, vient de se disputer à Perpignan, sur la pelouse du Pré aux Clercs. 2.000 personnes environ assistaient à la finale, qui mettait aux prises l'Union Athlétique du Collège de Perpignan et l'Association Sportive Perpignannaise. La victoire est revenue à cette dernière.

UN EXPLOIT DE TIR

M. R. de Barbarin, recordman du tir aux pigeons d'argile.

A une des dernières réunions du « Fusil de Chasse », M. Roger de Barbarin, déjà cinq fois champion de cette société, vient d'accomplir un véritable exploit de tireur.

M. Roger de Barbarin, quoique handicapé de 3 pigeons, se classait premier sur 31 concurrents dans le Prix des Chasseurs ; il arrivait encore premier à la seconde et à la troisième poule, abattant ainsi 48 pigeons d'argile consécutivement. Encouragé par les applaudissements des assistants, M. de Barbarin s'attaquait au record, comportant le plus de pigeons d'argile touchés sans en manquer un seul, record qui doit être exécuté pendant les poules, et dans la même journée. Vers 6 heures, le jour commençant à décroître, M. Roger de Barbarin abattait son 81e pigeon !... sans un seul raté !

CHAMPIONNAT DE FOOTBALL DU ROUSSILLON

La finale entre l'Union Athlétique du Collège de Perpignan et l'Association Sportive Perpignannaise.

Toute personne s'abonnant à la *Vie au Grand Air* avant le *15 Juin* ne paiera que 18 francs au lieu de 24 francs

Grand Concours de la Coupe Gordon-Bennett

Organisé par la VIE AU GRAND AIR et JE SAIS TOUT

20.000 francs de prix, dont une Voiture automobile de 10.000 francs

qui peuvent être très facilement gagnés par **TOUS NOS LECTEURS** car le concours Gordon-Bennett est le concours le plus simple, le plus facile, le plus équitable qui ait été jamais présenté.

Tout le monde peut y participer; il ne comporte pas d'effort d'imagination. Rien n'y est laissé au hasard : le tirage au sort est exclu de son règlement. Il est attrayant, parce qu'il est fondé sur l'épreuve sportive la plus passionnante de l'année.

Nous prions instamment nos lecteurs de se reporter à l'exposé de ce concours, ainsi qu'au règlement qui s'y rattache, dans notre numéro 347, page 360.

Nous leur rappelons également que les bons à joindre à notre premier concours sont au nombre de six, que l'on trouvera dans les numéros 347, 348, 349, 350, 351 et 352 de la *Vie au Grand Air* ; ceux pour le Concours d'honneur et de consolation, au nombre de trois, que l'on trouvera dans les numéros 353, 354 et 355.

Nous nous verrons, à notre grand regret, obligés de ne tenir aucun compte des solutions qui ne seront pas accompagnée de ces bons.

A la demande de plusieurs de nos lecteurs, nous publions la liste des vingt-quatre voitures françaises qui sont engagées dans la course éliminatoire :

1. Charron-Girardot-Voigt (Girardot).
2. Panhard-Levassor I (Heath).
3. Panhard-Levassor II (Teste).
4. Panhard-Levassor III (H. Farman).
5. Gobron (Rigolly).
6. Richard-Brasier I (Théry).
7. Richard-Brasier II (Gaillois).
8. Richard-Brasier III (Stead).
9. Bayard-Clément I (A. Clément).
10. Bayard-Clément II (Hanriot).
11. Bayard-Clément III (Villemain).
12. Darracq I (Hémery).
13. Darracq II (Wagner).
14. Darracq III (De La Touloubre).
15. Renault I (Sisz).
16. Renault II (Edmond).
17. Renault III (Bernin).
18. Automoto (Lapertot).
19. De Dietrich I (Gabriel).
20. De Dietrich II (Rougier).
21. De Dietrich III (Duray).
22. Hotchkiss I (Achille Fournier).
23. Hotchkiss II (Le Blon).
24. Hotchkiss III (Lavergne).

Le manque de place nous oblige à remettre au prochain numéro la liste des prix du Concours de la Coupe Gordon-Bennett.

UN CHIEN UTILE ET AGRÉABLE

LE FOX-TERRIER

Un chien qui a fait la conquête de l'homme ✠ Le fox-terrier est un chien de salon agréable comme un chien d'écurie intelligent ✠ Il s'attaque aussi bien à une souris qu'à un sanglier ✠ Un couple de fox-terriers a été vendu 75.000 fr.

Le fox-terrier chasseur de rats.
Clown *est non seulement célèbre comme destructeur de rats, c'est un beau « type », et il a été souvent récompensé dans les expositions canines.*

Le fox-terrier chasseur de rats.
Clown, *vu de profil. Clown appartient à M. Emilio Vidal-Ribar ; c'est un grand destructeur de rats ; il fut plusieurs fois lauréat dans les concours spéciaux.*

Un fils de champion.
Mignon du Loquidy, *fils de Brighton of Rover et de Gypska du Loquidi, né chez M. Foulon, à Nantes, le 19 juillet 1904, appartenant à M. Paul Mégnin. Mignon du Loquidy par son père remonte à Champion Visto, à Champion Brockenhurst Lottery, à Champion Roffle, et par sa mère à Champion Venio, tous grands lauréats des expositions canines de France et d'Angleterre.*

Deux amis.
Le fox-terrier est grand ami des chevaux ; il se plaît à l'écurie ; c'est un chien très agréable pour suivre les voitures, toujours joyeux et infatigable.

Le chien est la plus noble conquête que l'homme ait jamais faite, n'en déplaise à M. de Buffon, » a écrit quelque part, dans sa *Zoologie passionnelle*, l'immortel auteur de l'*Esprit des Bêtes*, Toussenel. Mais parmi les nombreuses variétés ou races de chiens, il en est une qui domine les autres parce qu'elle a fait, par sa gentillesse, son utilité et son instinct de camaraderie, si j'ose ainsi m'exprimer, la conquête de l'homme, c'est le fox-terrier.

Qui ne connaît ces charmants petits fox, vifs, sautillants, intelligents, et qui ont de si bons yeux, car les yeux sont une des caractéristiques du fox-terrier ? C'est le chien de salon et le chien d'écurie, qui se plaît sur le moelleux des tapis comme dans la paille d'un box ; c'est le chien utile qui détruit rats, souris, mulots, renards, fouines, putois et belettes, hôtes peu agréables de nos basses-cours et de nos jardins ; c'est le chien de chasse qui sait aussi bien découvrir un lapin au gîte ou au terrier, que s'attaquer à un marcassin ou à un vieux solitaire.

Certains cynologues ont voulu voir dans le fox-terrier un chien de création récente, une réduction de fox-hound ; or, il est peut-être un des doyens parmi les chiens. Les Anglais peuvent le revendiquer hautement, il est d'origine anglaise, et ce sont les anciens Bretons insulaires qui l'ont exporté sur le continent — comme encore aujourd'hui l'exportent les insulaires d'outre-Manche.

Le fox-terrier, tout au moins le terrier, était connu dans les Gaules, même en Italie, et c'est Oppien, un poète grec du IIe siècle, qui nous l'apprend — Oppien avant M. Delille avait déjà mis en vers un Traité de la chasse. « Il existe, dit-il, pour la quête, une certaine race de chiens, vaillants, petits de taille, mais qui n'en sont pas moins dignes d'être célébrés dans nos chants. On les élève chez les Bretons, et ces peuples leur ont donné le nom de chiens *agassins*. Pour la taille, ils ne l'emportent en rien sur ces chiens de maison de nulle valeur et qui s'engraissent des restes de nos tables. Ils ont le corps arqué, fort peu de chair, leurs pieds sont armés de griffes très fortes et leurs mâchoires de fortes dents. Ce n'est pas seulement pour le flair que l'Agasse n'a pas de rival, il convient éminemment pour la quête... Quand c'est à la vraie chasse au lièvre en liberté que vous conduisez ce chien, alors collé à la voie, il s'approche en sourdine, se fait petit, rampe prudemment à l'abri des cépées et des roseaux, mais arrivé enfin près de l'endroit où le lièvre a son gîte, notre chien bondit plus rapide qu'une flèche. A-t-il pu surprendre la bête ? il en a bien vite raison avec ses griffes aiguës. Alors il la prend dans sa gueule et vous apporte en toute hâte ce fardeau énorme pour lui. Haletant, pliant sous le faix, il arrive à son maître. Tout joyeux, le maître vient à sa rencontre ; prenant alors du même coup vainqueur et vaincu, il les enlève bien au-dessus de la terre nourricière et les place dans un pli de sa robe. »

J'en appelle à ceux qui ont chassé le lapin avec un fox ; n'est-ce pas ainsi que pratique ce charmant et déluré petit animal ?

Au temps d'Oppien, il n'y avait qu'une seule race de terriers. Depuis, la mode, les expositions et les marchands ont inventé et créé de multiples variétés, dont la liste n'est certainement pas close. Depuis les Bretons jusqu'en 1830, les terriers demeurèrent inconnus en France. Mais dès qu'on connut le gracieux fox par des importations anglaises, ce fut une fureur ; il était si gentil, si intelligent, si caressant, que les bichons et papillons, voire même le caniche, furent délaissés, et le fox-terrier passa du chenil et de l'écurie au salon.

Le fox-terrier a un caractère indépendant, c'est sa force; s'il se

plaît au salon, l'écurie ne l'effraie pas, au contraire, il est l'ami du cheval auprès duquel il gambade joyeusement, et à l'écurie, il trouve à s'occuper, étant l'ennemi né de la « gent trotte-menu ». C'est le meilleur destructeur des rats et des souris qui soit au monde, et ses « tableaux » laissent loin derrière eux ceux même des fameux virus de l'Institut Pasteur. A l'intelligence inhérente à l'espèce chien, il joint la patience et l'astuce d'un félin; sans bouger même une oreille, il restera en arrêt deux heures et plus devant un trou de souris, et malheur à la « poor little mouse » qui montre son nez!

Le fox-terrier a l'horreur instinctive de tout ce qui « fait son trou dans la terre », c'est un chasseur enragé de blaireaux et de renards comme aussi de lapins. Dans sa cervelle de chien qui vit à l'air libre, il se dit que si ces bêtes se cachent, c'est qu'elles ont des crimes à se reprocher, et il se pose en justicier. Dans les terriers de renards et dans ceux de blaireaux, le fox-terrier, audacieux jusqu'à la témérité, entre résolument, et il ne sort qu'avec sa victime — dût-il rester deux ou trois jours à la lutte — à moins que ce ne soit lui qui succombe, mais dans ce cas, il sait faire payer cher sa mort toujours glorieuse.

Le départ pour la chasse.
Depuis quelques années, nombre d'amateurs ont des meutes de fox-terriers avec lesquels ils chassent le renard et le blaireau.

Après une prise.
Le fox-terrier ne chasse pas seulement les « bêtes puantes », il est aussi bon pour le sanglier et les grands hôtes de nos forêts, cerfs, biches, daims et chevreuils. Il tient admirablement la voie. Ces deux fox, appartenant au docteur Dommanget, de Reims, ont fait tuer à leur maître un superbe daim en forêt d'Ardennes.

Aujourd'hui, on revient à la chasse du temps d'Oppien, on se sert du fox pour les grands gibiers. Dans les Ardennes, en Normandie, dans les Alpes, nombreux sont les chasseurs qui emploient le fox-terrier contre les sangliers, et même les chevreuils.

Un de nos plus brillants officiers de cavalerie, que sa modestie m'empêche de nommer, chasse depuis quelques années le sanglier dans les forêts avoisinant Reims avec des fox-terriers, rarement il lui est arrivé d'avoir un chien blessé.

En France, nous avons quelques chenils de fox-terriers, mais c'est l'Angleterre qui détient le record. Cela rapporte, du reste, de belles sommes aux éleveurs qui en font leur spécialité. Il y a quelques années, à l'Exposition canine de New-York, l'offre de 3.500 dollars pour Orsay transmise par câble à son propriétaire resté en Angleterre ne put le séduire, et il répondit que le chien n'était pas à vendre à moins de 5.000 dollars! Deux autres merveilles de la même Exposition appartenant à M. Vicari : *Venio et Vesuvian*, aïeuls de *Mignon* dont nous donnons la photographie, ne furent cédées par leur propriétaire qu'au prix de 15.000 dollars (75.000 fr.)!

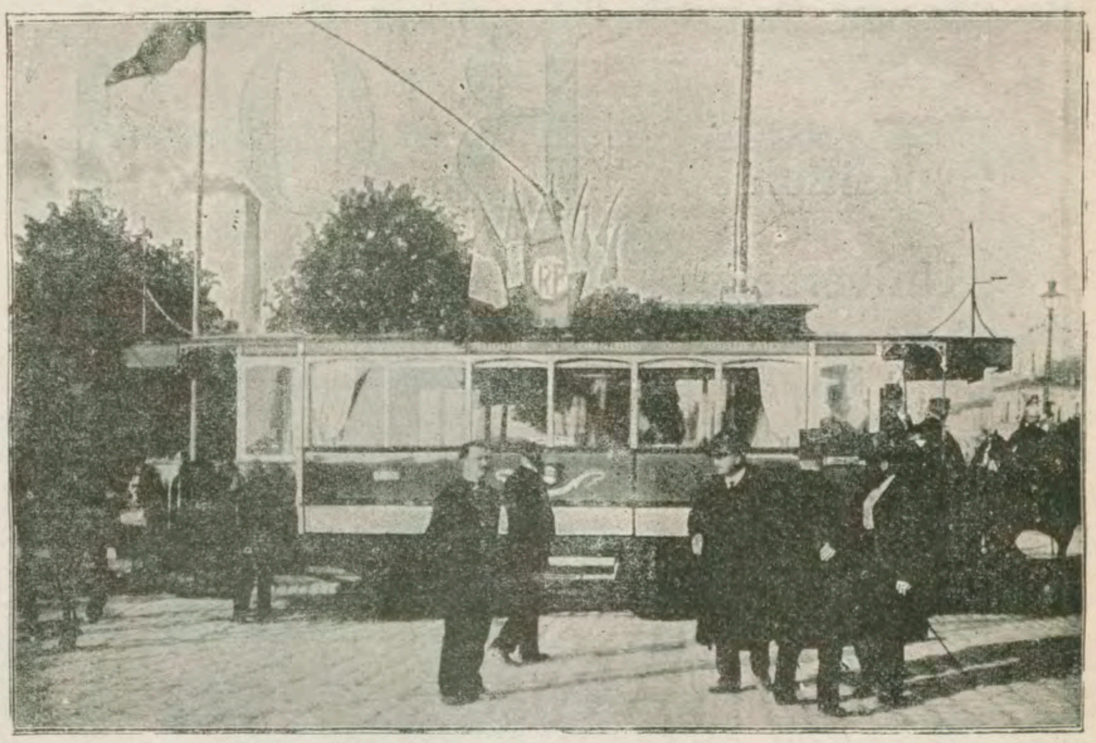
Avouez que c'est déjà joli!

PAUL MÉGNIN.

Attendant leur tour.
Un relais du Rallye Croc-Ferme, au comte de Montal, qui découple en Vaucluse et dans les Alpes. Comme dans la grande vénerie, on emmène des chiens de relai destinés à venir au secours de ceux qui sont aux prises avec les renards ou les blaireaux.

A 4.000 mètres d'altitude.

Cette photographie représente un camion Ariès au point culminant de la Cordillère des Andes, au pied du Calvaire érigé sur la limite frontière du Chili et de la République Argenitne. Avec son simple moteur de 12/14 chevaux, il a passé là où on n'osait se risquer qu'avec des mules, gravissant des pentes insensées et parvenant à 4.000 mètres d'altitude. Il portait 3 tonnes de charge.



Echo des Fêtes présidentielles à Bordeaux.

Au cours des fêtes des 24 et 25 avril dernier, le Président de la République et tout le cortège ont été transportés dans cinq voitures mises gracieusement à leur disposition par la Compagnie des Tramways de Bordeaux, depuis les chantiers de la Gironde jusqu'à la place du Pont à la Bastide. Nous croyons que c'est bien la première fois qu'un chef d'Etat aura fait usage du tramway dans une cérémonie officielle.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nos Bulletins sont entrés dans leur cinquième année.

Nous sommes bien loin de tirer vanité de cette simple constatation, nous sommes tout simplement heureux d'avoir pu, durant ces cinq années, donner au cours de nos causeries de bons et d'utiles conseils à tous les chauffeurs. Tel a été le but dans lequel nous avons entrepris la publication de nos Bulletins, tel est celui qui nous guidera toujours.

Nous avons, en effet, à cœur de détruire cette légende à laquelle on accorde encore quelque créance et qui consiste à dire : « Vous êtes fabricant de pneumatiques et comme tel vous ne devez avoir qu'un désir : faire consommer le plus de pneus possible. »

C'est une véritable hérésie contre laquelle nous nous sommes déjà élevés maintes fois. Nos Bulletins ne sont-ils pas là d'ailleurs pour protester en notre nom?

Nous avons songé à compléter notre œuvre en réunissant en une petite brochure intitulée : « Notice de démontage », tous nos Bulletins qui ne sont pas de pure actualité. Notre Guide avait déjà comblé une lacune, notre Notice de démontage devait en combler une autre.

Nous tenons, bien entendu, cette brochure à la disposition de tous les chauffeurs qui voudront bien nous en faire la demande; nous serons trop heureux de la leur faire parvenir, car ce faisant nous aurons atteint le but que nous nous proposons, qui est de leur signaler les ennemis du pneumatique, ses causes de détériorations, et de leur donner les moyens de fuir les uns et de remédier aux autres.

Cette petite brochure, d'un format identique à celui de notre Guide, renferme en une centaine de pages une foule de conseils sur le gonflage des pneus, le remisage des voitures, etc... Vous y trouverez les indications les plus précises, qui vous permettront, à vous, chauffeurs novices, comme à vous, touristes de vieille roche, de démonter et remonter un pneumatique sans aléas et avec la plus petite somme d'efforts possible.

Ouvrez la brochure à une page quelconque, vous y trouverez un conseil, un avertissement.

Prenez-vous vos virages à toute allure, chauffeur imprudent?

Avez-vous des enveloppes dont les talons se détachent sans rime ni raison, du moins à votre avis?

Etes-vous embarrassé pour déterminer le type de pneus qu'il vous convient d'adapter à votre voiture? Devez-vous tabler seulement sur le poids, ou est-il nécessaire de faire entrer aussi en ligne de compte la force du moteur?

Nos Bulletins lèveront toutes vos hésitations.

Nous pourrions, à ce sujet, multiplier les exemples.

Nous n'avons certes pas la prétention de vous offrir avec notre « Notice de démontage » la panacée universelle; les conseils que vous y trouverez ne feront pas que silex et clous ne continuent leur œuvre néfaste; mais ils vous permettront en tout cas de tirer de vos pneus le meilleur parti possible tout en leur demandant le maximum d'efforts.

C'est à ce titre que nous voudrions que notre petite brochure soit avec notre Guide les deux livres de chevet de tout chauffeur.

MICHELIN ET CIE.

Les petits Campements pratiques pour le grand Tourisme

21, Rue Richelieu
PARIS
TÉLÉPHONE 299-02

MONJARDET

21, Rue Richelieu
PARIS
TÉLÉPHONE 299-02

Tous ces objets pliés peuvent être emportés sur une auto quelconque

Petits campements spéciaux pour tous voyages et excursions

Album général illustré contre o fr. 60

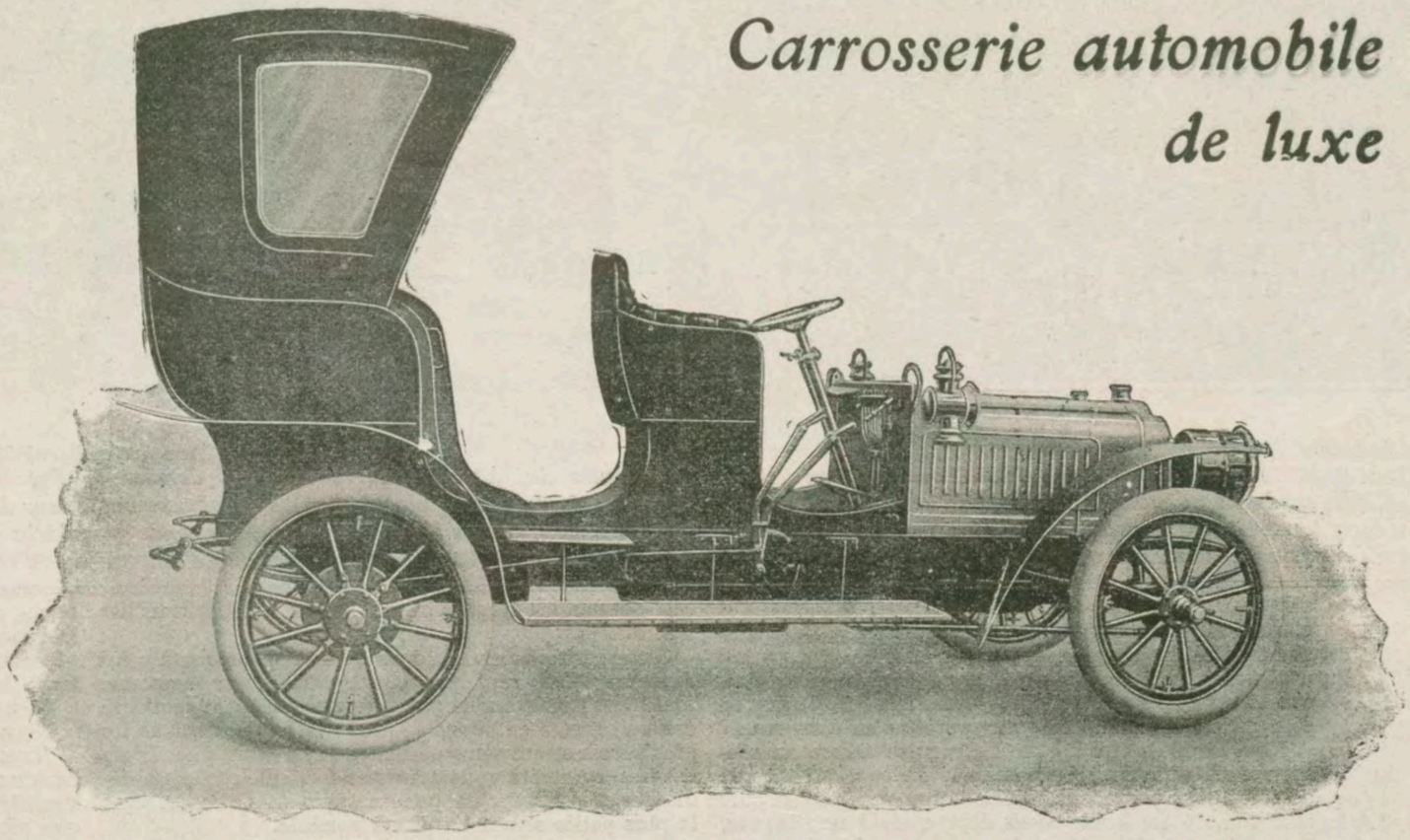
Album général illustré contre o fr. 60

Les Campements spéciaux "Gordon-Bennett"

BOTIAUX

Exposition Universelle DE ST-LOUIS 1904

MÉDAILLE D'OR



Carrosserie automobile de luxe

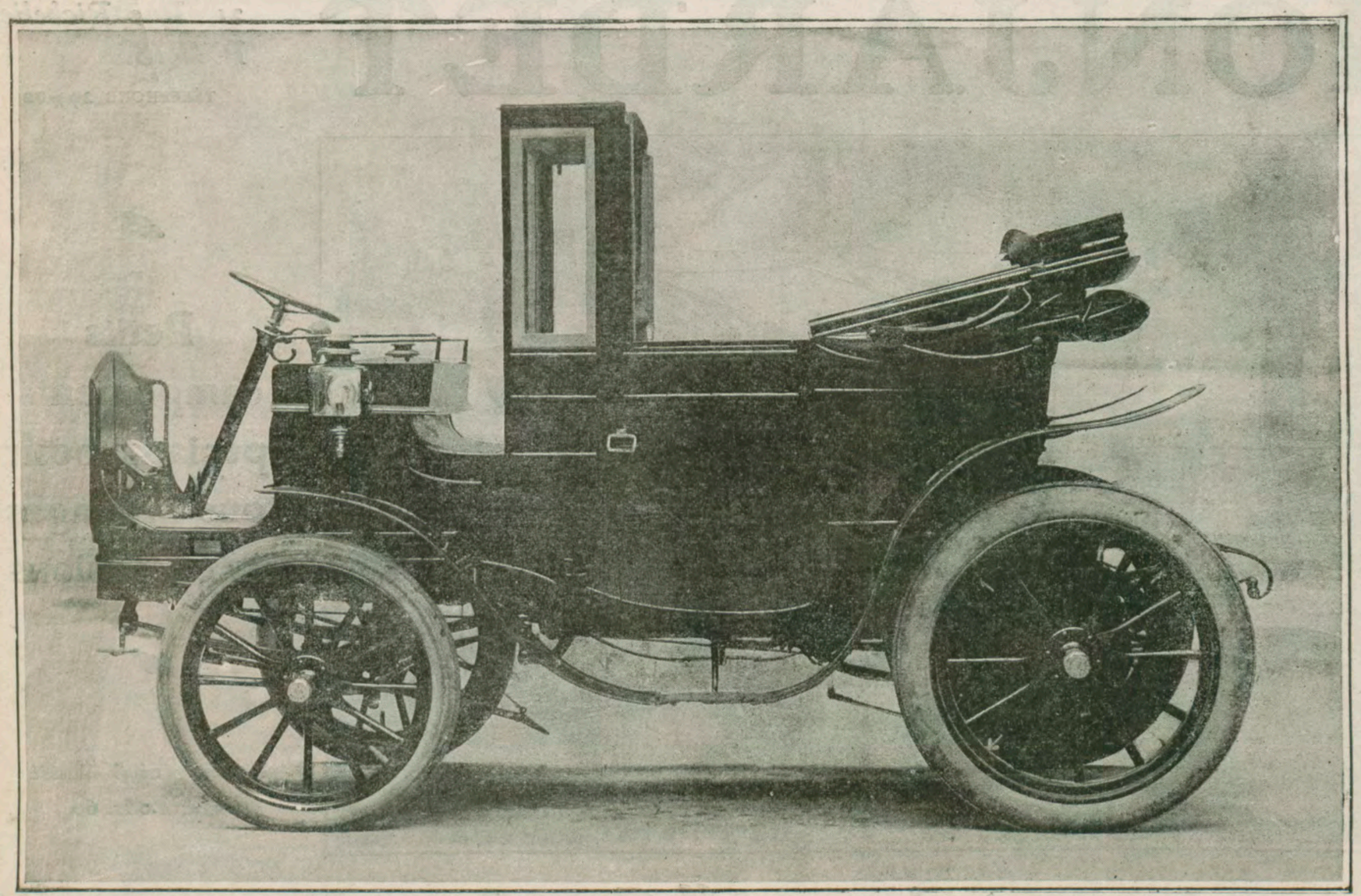
Usine Modèle :

20, rue Greffulhe

LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone 535-48

L'ÉLECTRIQUE



Voitures électriques

GALLIA

17, rue Jean-Goujon
PARIS

Téléphone 559-71 et 559-72

CONSTRUCTION
VENTE, LOCATION

GARAGE - CHARGE
ENTRETIEN-RÉPARATION

Landaulet Gallia type G 3 (ouvert)